VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 275)**
- **Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 148)**

z dnia 8 października 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 275)

Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 148)

8 października 2014 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, obradujące pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (druk nr 2748).

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Alicja Gruszecka** doradca techniczny w Departamencie Środowiska Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Bartosz Bąk**, **Bogusława Kram**, **Jolanta Misiak, Krystyna Pająk** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Konrad Nietrzebka**, **Wojciech Paluch**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. W imieniu prezydiów komisji, pana przewodniczącego Stanisława Żelichowskiego i w imieniu własnym witam panie i panów posłów. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (druk nr 2748). Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Uwag nie słyszę, stwierdzam zatem, że Komisje porządek obrad przyjęły. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

Informuję państwa, że resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarz stanu w tym ministerstwie – panią Dorotę Pyć, którą serdecznie również witam wraz z zespołem współpracowników. Wobec tego, że porządek został przyjęty, oddaję głos pani minister. Proszę o uzasadnienie projektu. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Szanowni panowie przewodniczący, państwo posłowie. Projekt ustawy zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska, przewiduje implementację wymogów dyrektywy 2012/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającej dyrektywę w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Termin implementacji upłynął 18 czerwca 2014 r. Sama dyrektywa dokonuje przeniesienia na grunt prawa Unii Europejskiej zmian załącznika VI do konwencji MARPOL, czyli „Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki".

Poseł Jan Szyszko (PiS):

Pani minister, czy może pani mówić bliżej mikrofonu, bo nic nie słychać.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dobrze. Czy teraz lepiej słychać?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeszcze bliżej.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Jeszcze bliżej?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, bo to duża akustyczna sala i dlatego trzeba mówić bardzo blisko mikrofonu.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dobrze. To może powiem w skrócie. Projekt zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska. Przewiduje implementację wymogów dyrektywy, która z kolei jest niezwykle ważna, ponieważ wprowadza do porządku prawa UE te standardy, które są zawarte w załączniku VI do „Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki", czyli konwencji MARPOL.

Szanowni państwo, MARPOL wprowadza bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, w tym limit 0,1% w obszarach kontroli emisji tlenków siarki. Dotyczy to głównie obszaru Morza Bałtyckiego i Morza Północnego, z terminem od 1 stycznia 2015 r. Zasadniczym celem regulacji jest ograniczenie emisji tlenków siarki, które w znaczących ilościach powstają podczas spalania paliw. Emisje ze statków powstają w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki, co przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem siarki i cząstkami stałymi. Jest to bardzo szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i dla środowiska naturalnego, a ponadto przyczynia się do powstawania kwaśnych deszczy. Wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w zakresie zawartości siarki w paliwach zapewni poprawę jakości powietrza, m.in. w obszarach przybrzeżnych Bałtyku Południowego. Żegluga będzie musiała zostać dostosowana do wymogów dyrektywy. Zmiana paliwa na niskosiarkowe lub zastosowanie odpowiednich metod redukcji emisji na statkach, będzie stanowiła dla niektórych armatorów dodatkowy koszt działalności.

Sam projekt ustawy uwzględnia te wymagania dyrektywy, które należą do kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Część wymagań dyrektywy leży w kompetencji ministra gospodarki oraz ministra środowiska – np. w zakresie ciężkiego oleju opałowego i oleju napędowego. W projekcie ustawy zamieszczono przepisy, które dopuszczają stosowanie metod redukcji emisji, jako alternatywy dla stosowania paliw niskosiarkowych, co pozwoli na wykorzystanie szerszego wachlarza rozwiązań, nie tylko technologicznych. Mogą to być, np. skrubery, ale również takich jak paliwo LNG, biopaliwo czy metanol oraz stosowanie zasilania elektrycznością z lądu lub z innych alternatywnych źródeł napędu (np. napędu wiatrowego) – oczywiście o ile redukcja emisji osiągnięta przez ich stosowanie będzie równoważna tej, jaką osiągnięto by w przypadku stosowania niskosiarkowych paliw żeglugowych.

W projekcie określono także zakres, sposób i termin składania przez armatora wniosku o testowanie metod redukcji emisji oraz zakres, sposób, termin wydawania odmowy, cofania pozwolenia na testowanie metod redukcji emisji, wydanego armatorowi przez dyrektora urzędu morskiego.

Projekt wprowadza przepisy, które dotyczą procedury zmiany paliwa na statkach oraz konieczności prowadzenia związanej z tym dokumentacji, a także postępowania kapitana w przypadku braku możliwości zakupu paliwa o wymaganej zawartości siarki, co jest niezwykle ważne. Dalej – sposobu publicznego udostępniania przez dyrektora urzędu morskiego listy dostawców paliw żeglugowych. Następnie, uwzględnia w systemie kary, korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia lub powtarzalności naruszeń oraz przewiduje możliwość odstąpienia od wymierzenia kary w przypadku braku możliwości nabycia paliwa żeglugowego, które zawiera dopuszczalną zawartość siarki.

Szanowni państwo, wdrożenie dyrektywy wymaga również zmiany rozporządzenia w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, które procedowane jest przez MIR jednocześnie z tym projektem ustawy. Projektowany akt wykonawczy, który wprowadza limit 0,1% zawartości siarki w paliwach stosowanych w obszarach kontroli emisji tlenków siarki, został dołączony do projektu ustawy.

Projekt ustawy zawiera dodatkowo trzy zmiany o charakterze porządkowym, które nie wynikają z dostosowania do dyrektywy 2012/33/UE. Dotyczą one – po pierwsze – wskazania w art. 1, 5 i 6 ustawy zmieniającej, że do zapobiegania zanieczyszczania

morza przez statki zastosowanie mają wymogi „Międzynarodowej konwencji w sprawie szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach". Polska jest stroną konwencji AFS, jednak konwencja ta nie była dotychczas przywoływana w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki. Po drugie – ujęcia w załączniku do ustawy dokumentu pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej" wraz ze wskazaniem wysokości opłat za jego wydanie i przeprowadzenie inspekcji wstępnej na statku, koniecznej do jego wydania. Dokument ten jest wymagany na podstawie konwencji MARPOL, jednak nie był dotychczas w ustawie wymieniony. I po trzecie – zmiany jednostek obliczania opłat za przeprowadzanie inspekcji i wystawienia lub potwierdzanie międzynarodowych certyfikatów z jednostek taryfowych (w skrócie: j.t.) na złoty polski (PLN).

Szanowni państwo, kończąc przedstawianie uzasadnienia, chciałam wskazać, że zmiana tych trzech spraw wiąże się z tym, żebyśmy mogli jako państwo-strona konwencji MARPOL, pełniej wykonywać zobowiązania, których jesteśmy stroną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani minister. Otwieram debatę. Proszę o zgłaszanie się do zabrania głosu. Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, pani minister, Wysokie Komisje. Dyrektywa wzbudziła ogromne zaniepokojenie. Nie tylko wśród polskich armatorów, ale także wśród armatorów całej Europy Północnej, szczególnie wokół Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Zaniepokojenie to związane jest z tym, że generuje ona ogromny wzrost kosztów związanych z transportem morskim i jest w pewnym sensie sprzeczna z wcześniejszym programem Unii Europejskiej, który wprowadził tak zwany „niebieski pas", czyli program, który ma spowodować, że przenosimy transport drogowy na rzecz transportu morskiego. W tej chwili ta dyrektywa w krótkookresowej perspektywie spowoduje – to wynika wprost z uzasadnienia ustawy przedstawionego przez rząd – utratę ładunków rzędu 10-40% sektora transportu morskiego na rzecz innych gałęzi transportu – oczywiście w głównej mierze transportu drogowego. Tak więc, idziemy w poprzek poprzedniej dyrektywie. Jednocześnie wiemy, że transport drogowy generuje zdecydowanie większe zagrożenie dla środowiska niż transport morski. Stąd należałoby zapytać – dlaczego takie rozwiązania są wprowadzane? Co prawda dyrektywa już obowiązuje i trudno mówić, czy są jeszcze możliwe negocjacje. Jednak uważam, że rząd powinien zrobić wszystko, żeby próbować albo przesunąć okres obowiązywania tej dyrektywy, albo też wprowadzić już w tej chwili, jeżeli jest to możliwe, system pomocy publicznej dla armatorów. Nie ulega wątpliwości, że rozpoczyna się etap likwidowania pewnych linii przewozu czy to promowego, czy towarowego, gdyż armatorzy wiedzą, iż nie są w stanie udźwignąć kosztów, które będą rosły nawet o 60% – w zależności od tego czy to jest długodystansowy, czy krótkodystansowy transport. Przy krótkodystansowym koszty są większe, przy długodystansowym – mniejsze.

Mam pytanie do pani minister – czy przewidywane są jakiekolwiek zmiany? Proszę też o ewentualne potwierdzenie – czy mają być jakieś zmiany dyrektywy, bo jeszcze w lecie mówiło się o tym, że Unia ma dokonać pewnych zmian. Czy rząd jest przygotowany na to, żeby wystąpić do Unii o wyrażenie zgody na pomoc publiczną w tym sektorze. Jeśli nie, to nie ulega wątpliwości, że będzie ogromna strata, jeżeli chodzi o ładunki przewożone drogą morską, dla całej gospodarki.

W uzasadnieniu projektu czytamy, że owszem będzie strata w przewozie morskim, ale będzie za to wzrost w przewozach drogowych, będzie wzrost, jeśli chodzi o terminale LNG, a pewnie i przemysł stoczniowy zyska. To są hipotetyczne założenia. Natomiast pewne jest jedno, że spadek przewozów w transporcie morskim będzie, a jeśli chodzi o inne, to być może tak, a być może nie. Nie ma też żadnej gwarancji, że po krótkookresowym spadku, później nastąpi powrót do poprzedniego stanu. Wszyscy wiemy, że bardzo łatwo jest coś utracić, natomiast powrót jest bardzo trudny, bo nie wszyscy armatorzy będą inwestować w stare statki. Jest też zagrożenie ze strony armatorów – niektórzy

głośno o tym mówią – że pewnie bardziej będzie się opłacało płacić karę niż inwestować. Czy to też jest brane pod uwagę, że możemy tworzyć przepisy, które z góry nie będą przestrzegane?

Uważam, że należałoby przeprowadzić bardzo wnikliwą debatę nad tą zmianą ustawy i zastanowić się, jakie możemy wprowadzić zmiany. Są bowiem pewne możliwości i kompetencje po stronie krajowej, jeżeli chodzi o implementację tej dyrektywy do prawa polskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa? Pan poseł przewodniczący Szyszko, bardzo proszę.

Poseł Jan Szyszko (PiS):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Wysokie Komisje, pani minister, w gruncie rzeczy mam podobne pytanie, jak mój przedmówca. A mianowicie, w ogólnym bilansie zanieczyszczenia siarką – jaki procent stanowi transport, a jaki pochodzi ze zlewni rzecznych? Szczególnie w układzie Morza Bałtyckiego, które mnie bardzo interesuje.

Drugie pytanie – jaki w tej chwili jest stały poziom zasobności siarki na dnie Morza Bałtyckiego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Bardzo proszę panią minister o odniesienie się do poruszonych kwestii i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Państwo posłowie, z wielką uwagą wysłuchałam pytań, które zadał pan poseł Smoliński. W zasadzie na samym początku, odnosząc się do wskazania na „*Blue Belt*”, czyli niebieski pas. Otóż, był on przede wszystkim ideą, która dotyczyła w państwach członkowskich Unii Europejskiej uproszczonych procedur administracyjnych – celnych, podatkowych i innych administracyjnych, w tym właśnie „*single window*”. Jednak ta inicjatywa nie dotyczy *stricte* kwestii dotyczących zobowiązań międzynarodowych na płaszczyźnie prawa międzynarodowego, zawartych w konwencji MARPOL, w którym to zakresie Unia Europejska zaczęła wiele lat temu wykazywać wyjątkową aktywność, wprowadzając do porządku prawnego Unii Europejskiej akty normatywne – w tym przypadku, o którym dzisiaj rozmawiamy, jest to dyrektywa – które w sposób szczególny mają wprowadzić wymóg, skierowany do państw członkowskich, dostosowania się do wykonania załącznika VI do konwencji MARPOL. Jest dość istotne, aby odróżniać pewne inicjatywy, odróżniać uproszczenie procedur administracyjnych, celnych i podatkowych od pewnej filozofii, która powstała na gruncie międzynarodowym i została przeniesiona na grunt prawa europejskiego, a dotyczy ochrony środowiska morskiego.

W naszym przypadku tak się składa, że Polska jest położona nad Morzem Bałtyckim, które jest uznane za obszar specjalny, zgodnie z konwencją MARPOL. Jest to obszar, w którym żadne zanieczyszczenia, zrzuty do morza nie powinny się zdarzać, łącznie z tymi, które generują statki ze spalania ciężkiego paliwa. Morze Bałtyckie jest bardzo wrażliwym ekosystemem, stąd to zainteresowanie. Jest ono tym większe, im większy ruch dużych statków odbywa się na Bałtyku, a taki właśnie obserwujemy od lat. Jest on zresztą obserwowany też na Morzu Północnym. Stąd te dwa morza zostały uznane na płaszczyźnie międzynarodowej, w szczególności przez Unię, za obszary specjalne. Stąd konieczność ich ochrony i taka, a nie inna, decyzja na poziomie Unii Europejskiej. Jako państwo członkowskie jesteśmy zobowiązani do tego, żeby wprowadzić przepisy tej dyrektywy do polskiego porządku prawnego. Państwo zdajecie sobie z tego sprawę, jakie są konsekwencje, jeżeli tego nie wprowadzimy – już mamy zwłokę od 18 czerwca, właśnie ze względu na bardzo skomplikowaną materię i wiele różnego rodzaju dyskusji, które ta materia rodzi.

Natomiast to, co wskazał pan poseł Smoliński i co jest niezwykle istotne, to poszukiwanie metod wsparcia armatorów. Jeżeli chodzi o pomoc publiczną, to mamy wytyczne Komisji Europejskiej z 2004 r., które mówią, że dopuszczalnym środkiem pomocowym

jest skierowanie takiej pomocy do armatorów, którzy instalują na swoich statkach urządzenia sprzyjające czy też zapewniające ochronę środowiska. Taki instrument jest. Z tym, że musimy go przenieść na polski grunt. Otóż, jeżeli wprowadzimy tę pomoc, to możemy ją skierować do armatorów, którzy podnoszą polską banderę, ewentualnie może być ona skierowana – jak z tych wytycznych wynika – do tych armatorów, którzy podnoszą banderę jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej. Jeżeli prześledzimy polskich przedsiębiorców żeglugowych, polskich armatorów, pod jakimi banderami pływają, to okazuje się, że zdecydowana większość z nich nie pływa ani pod polską banderą, ani pod banderą unijną. Nie dość tego – zdecydowana większość z nich w ogóle nie wpływa na Bałtyk. To też jest ważne.

Oczywiście są armatorzy, których skutki tej dyrektywy i wprowadzenia jej do polskiej ustawy o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki, dotkną. Oczywiście, w naszym szczególnym zainteresowaniu, jeśli chodzi o resort MIR, jest to, żeby wesprzeć takich armatorów. Jeżeli chodzi o kwestie wsparcia, to myślę, że dobrym instrumentem byłoby uruchomienie programu pomocowego. Jednak dosyć istotne jest to, że pomoc publiczna nie może być skierowana do tych armatorów, którzy nie pływają pod polską banderą czy pod banderą Unii Europejskiej. Taka pomoc jest zakazana w Unii Europejskiej.

Odnosząc się do kwestii zmian samej dyrektywy. Otóż, nie przewiduje się żadnych zmian, czyli nie ma mowy o zmianach tej dyrektywy. W związku z tym jesteśmy zobowiązani do jej implementacji w tym kształcie, w jakim jest ogłoszona w dzienniku urzędowym Unii Europejskiej.

Trudno mi odnosić się do tego, czy lepiej zapłacić karę i pływać na paliwie wysokosiarkowym, czy nie. Proszę pamiętać o tym, że te statki, które na Bałtyk wpływają, muszą przejść na niskosiarkowe paliwo, a w podróży międzynarodowej pływają na ciężkich paliwach siarkowych. To już jest decyzja armatora. Natomiast, jako prawnik przychylałabym się jednak do tego, żeby zobowiązania międzynarodowe szanować i wykonywać prawo zgodnie z literą. Nie chciałabym podejrzewać, że ktoś nie będzie się stosował to tych wymogów, bo to są wymogi nakierowane na poprawę jakości środowiska Morza Bałtyckiego, na poprawę zdrowia i życia ludzi mieszkających w obszarach przybrzeżnych.

Przechodząc do pytań pana przewodniczącego Szyszko. Powiem szczerze, że nie rozumiem tych pytań. Z tego względu, że jeśli chodzi o poziom zasobności siarki na dnie Bałtyku – nie wiem czy dobrze zrozumiałam, bo nie jestem specjalistą z tego zakresu – to nie wiem, czy w ogóle są jakiekolwiek relatywnie wiarygodne badania tego, co się znajduje na dnie Bałtyku. Według mojej wiedzy – całe lata badałam Bałtyk raczej od strony normatywnej, choć oczywiście przy tych badaniach nie unika się rzeczywistości i praktyki, poza tym miałam kontakt z wieloma naukowcami – Bałtyk kumuluje *hot-spots*. Tam jest kumulacja wielu różnych związków, a jednym z nich są również związki siarki. Takich badań było prowadzonych wiele, natomiast nie są to badania, które dałyby jednoznaczną odpowiedź – ile jest tej siarki i w jakim miejscu, w którym jest *hot-spots*.

Pamiętam konferencję, która odbyła się ponad 10 lat temu, na której całe środowisko badaczy Morza Bałtyckiego ucieszyło się, bo zmniejszyła się liczba *hot-spots* na dnie Bałtyku kumulujących zanieczyszczenia. Wtedy wstał jeden z naukowców i powiedział, że rzeczywiście ona liczbowo się zmniejszyła, natomiast doszło do kumulacji *hot-spots* i teraz, kiedy te związki się skumulowały, są one dużo groźniejsze niż te rozproszone. Tak więc, na to pytanie nie jestem w stanie teraz odpowiedzieć. Oczywiście, mogę postarać się przygotować odpowiedź prosząc naukowców o źródła, natomiast nie jestem w stanie określić, jaki jest poziom zasobności siarki na dnie Bałtyku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Szyszko.

Poseł Jan Szyszko (PiS):

Pani minister, jeszcze było drugie moje pytanie – ile spływa tych zanieczyszczeń w zlewniach do Bałtyku, w porównaniu z tym, ile jest emitowanych przez statki? Czy to jest znaczący proces, czy nie? Myślę, że dobrze byłoby się odwołać do konwencji HELCOM i zobaczyć, co oni tam piszą i co robią, odnośnie do tych spraw. Pani w ogóle o tym nie

wspomniała, a jednak HELCOM zajmuje się tym znacznie dłużej niż Unia Europejska. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Tam zgłasza się poseł, ale nie widzę kto.

Poseł Jerzy Sądel (PiS):

Moje nazwisko – Sądel.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, chodziło to, żeby pan poseł się przedstawił. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Sądel (PiS):

Pani minister, szanowne komisje. Mam pytanie do pani minister – czy ta ustawa będzie obowiązywać armatorów rosyjskich? Jeśli będzie obowiązywać, to w porządku, ale, jeśli nie będzie obowiązywać, to znaczy, że preferujemy Rosjan – ich bandery, ich statki. Proszę o odpowiedź, pani minister. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do pani minister. Otóż łatwo przeanalizować, jakie jednostki wpływają na Bałtyk, zarówno do portu w Gdyni, jak i w Gdańsku czy Szczecinie. Czy przeanalizowano to? Jaki może być ubytek w tych portach, które bardzo dobrze się rozwijają? Ile stracą w pierwszej fazie stosowania do wymogów unijnych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, czy jeszcze ktoś chciałby zadać pytanie, zabrać głos? Dodam, że w pierwszym czytaniu debata dotyczy problemów na pewnym poziomie ogólności. O szczegółach będziemy mieli szansę rozmawiać i dokonywać głębokiej analizy na dalszym etapie procedowania. Mówię o tym dlatego, że wiemy z doświadczenia, iż każda odpowiedź ministra powoduje kolejne pytania. Tak więc, dla porządku, żebyśmy tego nie ciągnęli w nieskończoność, pytam – czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, to zamknę listę mówców. Nie widzę zgłoszeń. Wobec tego stwierdzam, iż lista została zamknięta.

Pani minister, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania zadane w drugiej turze.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Odnosząc się do pytania dotyczącego kwestii obowiązywania polskiej ustawy w stosunku do statków Federacji Rosyjskiej, pragnę stwierdzić, iż polska ustawa nie będzie obowiązywała w tym zakresie Federacji Rosyjskiej. Natomiast Federacja Rosyjska jest stroną „Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki" i również załącznika VI, czyli przedmiotowego załącznika. W związku z tym, jeśli statek Federacji Rosyjskiej wpłynie do polskiego portu będzie poddany inspekcji i okaże się, że nie przestrzega standardów paliwa żeglugowego wymaganego konwencja MARPOL, a ona jest spójna z dyrektywą – dyrektywa, mam nadzieję, będzie wykonana przez zmiany ustawy o zanieczyszczaniu morza przez statki – to wówczas będzie on poddany kontroli zgodnie z prawem międzynarodowym. Czyli, znajdą do niego zastosowanie te standardy, które dotyczą ograniczenia ilości siarki w paliwie żeglugowym na Morzu Bałtyckim.

Odnosząc się do pytania pana posła Lamczyka, pragnę stwierdzić, że wprowadzenie obszaru SECA, czyli obszaru kontroli emisji siarki w stosunku do Morza Bałtyckiego, już ograniczenia zawartości siarki do 0,1% w paliwach żeglugowych są stosowane, nie spowoduje zachwiania przeładunku w polskich portach. Jeżeli weźmiemy przykład Gdańska, który przyjmuje wielkie kontenerowce – to nie zakłada się jakiś wielkich zmian. Absolutnie. To są kontrakty, strona duńska, która operuje tymi statkami – niezależnie od tego czy podnoszą one duńską banderę czy banderę jakiegoś państwa „wygodnej ban-

dery" – nie będzie stanowiła o tym, że te statki nie będą przychodziły na Bałtyk. Będą. Tu bardziej dotknięte będą statki pasażerskie. Może niektóre liniowe przewozy, ale nie przewozy kontenerowe. Nie przewiduje się tego. Powiem tak – wskazał na to pan poseł Smoliński na samym początku – przetoczyła się wielka fala debat przez wszystkie kraje morskie Europy już kilka lat temu. Państwa członkowskie Unii Europejskiej wiedząc o tym, że taka norma wejdzie najprawdopodobniej na początku 2015 r., przygotowywały grunt w dosyć istotnym zakresie i prowadziły rozmowy z armatorami, żeby wykazali oni wysiłek i unowocześnili statki. Tłumacząc, że to jest też w interesie wszystkich państw członkowskich, obywateli państw członkowskich. Proszę również pamiętać o naszej turystyce nadmorskiej, która też jest ważna. Dlatego potrzebne jest bardzo zrównoważone podejście, zgodnie z zasadami, które koncepcja zrównoważonego rozwoju propaguje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysokie Komisje, w następstwie tej dyskusji, w porozumieniu prezydiów, stawiam wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do dalszego procedowania nad tym projektem. Zamykam debatę. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania.

Obowiązująca ustawa o działalności lobbingowej daje możliwość złożenia wniosku o wysłuchanie publiczne. W dotychczasowej procedurze legislacyjnej takiego wniosku nikt z państwa posłów nie zgłosił. Dla porządku zapytam jeszcze – czy ktoś chciałby zgłosić taki wniosek? Nie słyszę. Dziękuję.

W trakcie pierwszego czytania sformułowany został wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do dalszego procedowania. Wobec powyższego proponujemy, aby podkomisja nadzwyczajna liczyła 9 osób. Proponujemy, aby Platforma Obywatelska była reprezentowana przez 4 posłów, Prawo i Sprawiedliwość przez 2 posłów, Polskie Stronnictwo Ludowe przez 1 posła, Sojusz Lewicy Demokratycznej przez 1 posła. Jeżeli na sali są przedstawicieli innych klubów, to również prosimy o zgłoszenia.

Informuję, że Platforma Obywatelska zgłosiła: pana posła Stanisława Lamczyka, pana posła Arkadiusza Litwińskiego, panią poseł Dorotę Niedzielę i pana posła Mariana Cyconia. Polskie Stronnictwo Ludowe zgłosiło pana posła Marka Gosa. Prawo i Sprawiedliwość zgłosiło: pana posła Kazimierza Smolińskiego i pana posła Jerzego Sądela. Prosimy Sojusz Lewicy Demokratycznej o zgłoszenia. Nie ma zgłoszeń. Czy Klub Sprawiedliwa Polska zgłasza kogoś? Nie ma zgłoszeń. Czy Twój Ruch kogoś zgłasza? Też nie słyszymy. Wobec tego, że mamy zgłoszonych 7 kandydatur proponuję korektę i powołanie 7-osobowej podkomisji nadzwyczajnej. Czy jest sprzeciw? Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje powołały podkomisję nadzwyczajną w składzie 7-osobowym.

Przypomnę, że pan marszałek Sejmu zaproponował termin przygotowania sprawozdania z pracy nad tym projektem do 23 października. Termin jest krótki, więc mam nadzieję, że podkomisja przystąpi szybko do pracy.

Po zakończeniu posiedzenia proszę członków podkomisji o zgromadzenie się przy stole prezydialnym w celu ukonstytuowania się podkomisji. Wobec wyczerpania porządku dziennego, dziękuję wszystkim na udział.

Zamykam wspólne posiedzenie komisji.